KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(94) 275 endg.
Brüssel, den 04.07.1994

94/0159 (CNS)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

ÜBER DIE STATISTISCHE ERFASSUNG DES GÜTER- UND PERSONENSEEVERKEHRS

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

Teil 1:

Anwendung des Subsidiaritätsprinzips

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Der Zweck der vorgeschlagenen Maßnahme ist die Gewinnung **harmonisierter** statistischer Informationen auf dem Gebiet des Güter- und Personenseeverkehrs, die für die Verfolgung, Überwachung und Bewertung der gemeinschaftlichen Seeverkehrspolitik benötigt werden, auf einer Grundlage, die einen Vergleich mit den über die anderen Verkehrszweige verfügbaren Daten ermöglicht.
Die in den Mitgliedstaaten verfügbaren statistischen Informationen sind gegenwärtig unvollständig; soweit überhaupt Informationen vorhanden sind, ist wegen der unterschiedlichen einzelstaatlichen Praktiken oft kein Ländervergleich möglich.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Die Gemeinschaft ist gemeinsam mit den Mitgliedstaaten für die Maßnahme zuständig: Ihr Ziel ist die Harmonisierung der Erhebungskonzepte und -systematiken sowie die Definition der Informationen, die die wichtigsten Benutzer benötigen: Institutionen der Gemeinschaft, einzelstaatliche, regionale und örtliche Verwaltungen, internationale Organisationen, Akteure des wirtschaftlichen Lebens und Forschungseinrichtungen. Für die Erhebung selbst und ihre Methodik sind die Mitgliedstaaten zuständig.

c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft?

Es betrifft alle Mitgliedstaaten außer Luxemburg, das weder über ein Küstengebiet noch über einen Binnenhafen verfügt, den Seeschiffe anlaufen könnten. Die Mitgliedstaaten erheben bereits jetzt einige Angaben über den Seeverkehr. Die Maßnahme wird zur Erhebung einer (im Fall der meisten Mitgliedstaaten begrenzten) Anzahl zusätzlicher Informationen und zur Änderung der Konzepte und vor allem der verwendeten Systematiken führen.

d) *Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?*

Die Definition gemeinsamer Konzepte und Bezugssystematiken sowie die Aufstellung der Liste der benötigten Informationen sind nur mit einer gemeinschaftlichen Maßnahme wie der geplanten möglich. Demgegenüber erfolgt die Erhebung anschließend durch die Mitgliedstaaten in dem auf der Gemeinschaftsebene festgelegten Rahmen.

e) *Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?*

Die Durchführung dieses Rechtsakts wird die Verbesserung und Vereinheitlichung der statistischen Informationen der Gemeinschaft im Einzelbereich des Seeverkehrs bewirken. Ohne diesen Rechtsakt müßte sich die Erstellung, Verfolgung, Überwachung und Bewertung der gemeinsamen Seeverkehrspolitik - mit allen damit verbundenen Risiken - ausschließlich auf unvollständige und nicht harmonisierte Statistiken stützen.

f) *Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?*

Ein Rechtsakt, in diesem Fall eine Richtlinie des Rates, erlaubt die Festlegung des Bezugsrahmens (Konzepte, Systematiken, Liste der benötigten Informationen), ohne die Erhebungsorganisation und -methodik im einzelnen regeln zu müssen. In der Anfangsphase ist ein Finanzbeitrag vorgesehen, um die Mitgliedstaaten bei der Durchführung der erforderlichen Änderungen an ihrem Erhebungssystem zu unterstützen.

g) *Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?*

Für die Festlegung des Bezugsrahmens ist eine Richtlinie des Rates erforderlich. Demgegenüber sind die Mitgliedstaaten weiterhin für die Erhebung und die Anpassung ihres Erhebungssystems zuständig.

Teil 2:

1 ALLGEMEINE PROBLEME

In ihrem "Weißbuch" über die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik vom Dezember 1992 weist die Kommission darauf hin, daß der Gerichtshof schon 1985 entschieden hat, daß der innerstaatliche Güter- und Personenverkehr allen Unternehmen in der Gemeinschaft ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes offenstehen sollte.

Seither haben die Maßnahmen auf dem Gebiet der Gemeinsamen Verkehrspolitik (GVP) in der Tat zur Schaffung eines neuen, weitaus offeneren Marktes ohne künstliche bürokratische Schranken beigetragen, ohne auf die Garantien zu verzichten, die für die Gewährleistung des freien Wettbewerbs erforderlich sind.

Der 1. Januar 1993 markiert einen weiteren Wendepunkt in der Entwicklung der GVP von einer Politik, die im wesentlichen auf die Vollendung des Binnenmarktes durch Abbau künstlicher ordnungspolitischer Schranken für den freien Dienstleistungsverkehr gerichtet war, zu einer breiter angelegten Politik, die auf der Grundlage des Binnenmarktes, in dem noch verbleibende Beschränkungen oder Verzerrungen so bald wie möglich abzubauen sind, das richtige Funktionieren der gemeinschaftlichen Verkehrssysteme gewährleisten soll und dabei die neuen Herausforderungen berücksichtigt, die sich für die Verkehrspolitik künftig ergeben dürften.

Im Hinblick darauf bekräftigt das "Weißbuch" die große Bedeutung der Verfügbarkeit der unverzichtbaren Informationen über den Verkehrsmarkt. Solche Informationen sind für den Güterverkehr zu Land größtenteils vorhanden, fehlen aber auf Gemeinschaftsebene für den See- und Luftverkehr sowie den kombinierten Verkehr, den Personenverkehr und die Verkehssicherheit.

Der vorliegende Entwurf soll diese Lücke für den Bereich des Seeverkehrs schließen.

In Übereinstimmung mit dem Entwurf einer Entscheidung des Rates zur Schaffung eines Mehrjahresprogramms für die Konsolidierung der europäischen Verkehrsstatistik im Rahmen des statistischen Programms der Europäischen Gemeinschaften entspricht der vorliegende Entwurf außerdem dem Bestreben, das europäische statistische System durch einen globalen Ansatz weiterzuentwickeln, der eine Verbesserung der verkehrszweigübergreifenden Vergleichbarkeit ermöglicht.

2 DERZEITIGER STAND

Insbesondere für den Seeverkehr sind die in den Mitgliedstaaten erstellten statistischen Informationen nicht harmonisiert und nur mit großen Schwierigkeiten auf Gemeinschaftsebene nutzbar, da sie in der Regel auf einzelstaatlichen Definitionen und Nomenklaturen mit unterschiedlichen Gliederungsebenen beruhen.

Bis 1992 ließen sich solche Informationen dank dem System der Außenhandelsstatistik teilweise auf einer vergleichsfähigen Grundlage ermitteln. Seit dem 1. Januar 1993 sind diese Informationen nur noch für den Handel der Gemeinschaft mit der übrigen Welt verfügbar. Das System INTRASTAT bietet für den innergemeinschaftlichen Handel keinen gleichwertigen Ersatz.

Ferner sind bestimmte Informationen, die für die Lenkung einer gemeinsamen Seeverkehrspolitik unerläßlich sind, überhaupt nicht verfügbar.

3 EINZELZIELE

Mit dieser Rechtsvorschrift werden folgende Ziele verfolgt:

- die Sammlung harmonisierter, relevanter und schnell verfügbarer Informationen über den Güter- und Personenseeverkehr innerhalb und zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern durch die Auswertung vierteljährlicher und jährlicher Angaben über den Güter- und Personenverkehr der Schiffe, die Häfen auf dem Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten anlaufen;

- die Sammlung harmonisierter Informationen über die Schiffsbewegungen in den europäischen Häfen nach Schiffstyp und -größe;

- Zusammenstellung harmonisierter statistischer Informationen, die mit den für andere Verkehrszweige verfügbaren Informationen vergleichbar sind. Solche Daten werden als Leitlinien dienen können bei der Erörterung geeigneter Maßnahmen zur Förderung von Verkehrszweigen, die unter umweltverträglichen Bedingungen Kapazitätsreserven bieten. Die Begründung künftiger Initiativen auf diesem Gebiet wird weitgehend auf die Verfügbarkeit relevanter Informationen über das Funktionieren des Marktes der Verkehrsdienstleistungen abhängen;

– die Weiterleitung der statistischen Informationen an die Kommission und an die einzelstaatlichen Verwaltungen sowie auch ihre Verbreitung bei den Unternehmen und sämtlichen betroffenen Akteuren des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in Europa zur Verbesserung ihrer Entscheidungsfindung. Dabei sind die in der Verordnung 1588/90 des Rates vom 11. Juni 1990 festgelegten Grundsätze der statistischen Geheimhaltung zu beachten. Zu diesen Akteuren gehören neben den Seeverkehrsunternehmen die Häfen. Für sie könnte die Bereitstellung von Daten über die Märkte, auf denen sie tätig sind, ein Element darstellen, das ihre Wettbewerbsfähigkeit im Binnenmarkt verbessert. Ebenfalls betroffen ist die europäische Schiffbauindustrie. Für sie ist die Verfügbarkeit harmonisierter Statistiken über die Bewegungen der Schiffe und der von ihnen beförderten Güter von wesentlicher Bedeutung, um die Markttrends zutreffend einzuschätzen und den künftigen Bedarf an Schiffen vorhersehen zu können.

  Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die betroffenen Verwaltungen der Einzelstaaten und der Gemeinschaft für die Bearbeitung und den Austausch der relevanten Informationen die am besten geeigneten Hilfsmittel, Systeme und Telematiknetze verwenden.

4 BEGRENZUNG DER BELASTUNG DER UNTERNEHMEN DURCH STATISTISCHE MELDUNGEN

Die folgenden Maßnahmen sollen die Belastung der Unternehmen durch statistische Meldungen begrenzen:

– Einräumung der Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, die Bewegungen sehr kleiner Schiffe aus dem Erfassungsbereich der Richtlinie auszuschließen;

– Beschränkung der Datenerhebung bei den Bewegungen in den kleinsten Häfen auf grobe statistische Daten (wobei Häfen, die keine Handelshäfen sind, ohnehin nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen).

Überdies ist eine Übergangsperiode vorgesehen, in der keine detaillierten statistischen Angaben über die Art der beförderten Waren gefordert werden. Die heute noch sehr teure Produktion solcher Statistiken dürfte in Zukunft wirtschaftlicher zu bewerkstelligen sein, und zwar mit Hilfe des elektronischen Datenaustausches (EDI), der gegenwärtig von den am Seeverkehr Beteiligten vorbereitet wird. Tatsächlich wird die Nutzung bereits vorhandener Dokumente oder Nachrichten als Quelle statistischer Informationen, wenn sie erst einmal möglich ist, ein wesentliches Hilfsmittel darstellen, um die Belastung der Unternehmen durch statistische Meldungen zu begrenzen.

5 SCHLUßFOLGERUNG

Die vorgeschlagene Rechtsvorschrift verfolgt mithin das Ziel, derzeit bestehende Lücken in der Statistik des Güter- und Personenseeverkehrs zu schließen. Sie wird den Zielen der Gemeinsamen Verkehrspolitik dienlich sein, nämlich der Verwirklichung des Binnenmarktes und der wirksamen Liberalisierung des Verkehrsmarktes.

Durch die Bereitstellung statistischer Informationen über den europäischen Seeverkehr, die harmonisiert und mit den Angaben über die anderen Verkehrszweige koordiniert sind, trägt sie zur Erreichung des Ziels bei, auf dem Gebiet der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen eine Politik des freien und fairen Wettbewerbs zu entwickeln und zu verfolgen.

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 213,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments[2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Damit die Kommission im Rahmen der Gemeinsamen Seeverkehrspolitik die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen kann, benötigt sie regelmäßig vergleichbare, zuverlässige und aufeinander abgestimmte Statistiken über den Umfang und die Entwicklung des Güter- und Personenseeverkehrs zwischen der Gemeinschaft und Drittländern, zwischen den Mitgliedstaaten und innerhalb der Mitgliedstaaten.

Es gibt bislang keine Statistik, die den Güter- und Personenseeverkehr auf der Gemeinschaftsebene vollständig erfaßt.

Die Entscheidung 93/464/EWG des Rates[4] über das Rahmenprogramm für prioritäre Maßnahmen im Bereich der statistischen Information 1993-1997 hat die Notwendigkeit aufgezeigt, solche vollständigen Statistiken zu erstellen.

Die Erhebung statistischer Daten in der Gemeinschaft auf einer konsistenten oder harmonisierten Grundlage ermöglicht die Schaffung eines integrierten Systems, das zuverlässige, kompatible und aktuelle Informationen liefert.

Es ist erforderlich, die Vergleichbarkeit der Angaben über den Güter- und Personenseeverkehr in bezug auf die einzelnen Mitgliedstaaten und nach einer Übergangszeit auch in bezug auf die einzelnen Verkehrszweige herzustellen.

Die Kommission muß nach einer bestimmten Frist einen Bericht über die Umsetzung dieser Richtlinie vorlegen.

Bei der Umsetzung dieser Richtlinie, einschließlich der Maßnahmen zu ihrer Anpassung an die wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen, ist der durch den Beschluß 89/382/EWG, Euratom des Rates[5] eingesetzte Ausschuß für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften zu hören.

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip stellt die Schaffung gemeinsamer statistischer Normen, die die Erstellung harmonisierter Informationen ermöglichen, eine Maßnahme dar, die nur auf Gemeinschaftsebene wirksam durchgeführt werden kann. Demgegenüber erfolgt die Erhebung der statistischen Angaben in den einzelnen Mitgliedstaaten unter der Aufsicht der jeweiligen Einrichtungen und Institutionen, die für die Erstellung der amtlichen Statistiken zuständig sind.

Es ist erforderlich, daß die Gemeinschaft den Mitgliedstaaten in der Anlaufphase für die Durchführung der erforderlichen Arbeiten einen Finanzbeitrag gewährt.

---

[1] ABl. Nr.
[2] ABl. Nr.
[3] ABl. Nr.
[4] ABl. Nr. L 219 vom 28.8.1993, S. 1

[5] ABl. Nr. L 181 vom 28.6.1989, S. 47

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Allgemeine Bestimmungen

Die Mitgliedstaaten erstellen gemeinschaftliche Statistiken über die Beförderung von Gütern und Personen durch Seeschiffe, die Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten anlaufen.

Artikel 2

Definitionen

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

1. Güter- und Personenseeverkehr: Beförderung von Gütern und Personen durch Seeschiffe auf Reisen, die ganz oder teilweise auf See stattfinden.

Der Erhebungsbereich umfaßt die Güter:

(a) die zu Offshore-Einrichtungen verschifft werden;
(b) die auf See verklappt werden;
(c) die aus dem Meeresboden gewonnen und in Häfen gelöscht werden.

Der Erhebungsbereich umfaßt nicht Bunker und Schiffsbedarf.

2. Seeschiff: Schiff, das effektiv über See fährt, d. h. nicht in dem Bereich, in dem die technischen Sicherheitsvorschriften für Binnenschiffahrtsstraßen gelten, sondern im Bereich der Seeverkehrsvorschriften.

   Diese Richtlinie gilt nicht für Fischereifahrzeuge, Fischverarbeitungsschiffe, Kriegsschiffe und Schiffe, die von den öffentlichen Verwaltungen und Dienststellen benutzt werden.

3. Hafen: Ort, der über Einrichtungen verfügt, die es Handelsschiffen ermöglichen anzulegen, Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen.

Artikel 3

Datenerhebungsmerkmale

(1) Die Mitgliedstaaten erheben Angaben über die Merkmale, die sich auf folgende Bereiche beziehen:

(a) Angaben über Ladung und Fahrgäste;
(b) Angaben über das Schiff.

Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 können von der Erhebung ausgenommen werden.

(2) Die Merkmale, die statistischen Variablen für die einzelnen Bereiche, die für ihre Aufgliederung zu verwendenden Systematiken und die Häufigkeit der Erhebung sind in Anhängen zu dieser Richtlinie aufgeführt.

(3) Die Erhebung der Angaben stützt sich nach Möglichkeit auf die verfügbaren Quellen, um so die Belastung für die Auskunftspersonen zu beschränken.

Artikel 4

Häfen

(1) Die Kommission erstellt nach dem in Artikel 13 vorgesehenen Verfahren eine codierte und nach Ländern und

Küstengebieten untergliederte Hafenliste.

(2) Jeder Mitgliedstaat wählt aus dieser Hafenliste diejenigen Häfen auf seinem Hoheitsgebiet aus, über die mindestens 90 % seines gesamten Güterseeverkehrs in Bruttoregistertonnen bzw. mindestens 90 % aller Bewegungen seines Personenseeverkehrs abgewickelt werden. In jedem Fall sind diejenigen Häfen zu berücksichtigen, über die jährlich ein Güterseeverkehr von mehr als einer Million Tonnen oder ein Personenseeverkehr von mehr als 200 000 Bewegungen abgewickelt wird. Erfüllt ein solchermaßen ausgewählter Hafen das Auswahlkriterium für einen der Bereiche (Güter, Personen), so sind für diesen Bereich detaillierte Angaben gemäß Anhang IX und für den anderen Bereich gegebenenfalls zusammengefaßte Angaben zu übermitteln.

(3) Für die nicht ausgewählten Häfen der Hafenliste sind zusammengefaßte Angaben gemäß Anhang IX "Datensatz A3" zu übermitteln.

Artikel 5

Genauigkeit der Statistiken

Die Datenerhebungsverfahren werden so konzipiert, daß die gemeinschaftlichen Seeverkehrsstatistiken eine für die in Anhang IX aufgeführten Datensätze angemessene Genauigkeit aufweisen. Die Genauigkeitsanforderungen werden von der Kommission nach dem in Artikel 13 vorgesehenen Verfahren festgelegt.

Artikel 6

Aufbereitung der Ergebnisse

Die Mitgliedstaaten bereiten die gemäß Artikel 3 erhobenen Angaben so auf, daß vergleichbare Statistiken vorliegen, die die in Artikel 5 vorgesehenen Genauigkeitsanforderungen erfüllen.

Artikel 7

Übermittlung der Ergebnisse

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln dem Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften die in Artikel 3 genannten Ergebnisse, einschließlich der von ihnen aufgrund nationaler Rechtsvorschriften oder Praktiken auf dem Gebiet der statistischen Geheimhaltung für vertraulich erklärten Angaben, gemäß der Verordnung (Euratom, EWG) Nr. 1588/90 des Rates über die Übermittlung von unter die Geheimhaltungspflicht fallenden Informationen an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften[1].

(2) Die Daten werden in Form einer Datei übermittelt, anhand derer die in Anhang IX aufgeführten Datensätze erstellt werden können. Für ihre Übermittlung sind die Dateien und Datenträger zu verwenden, die die Kommission gemäß dem in Artikel 13 vorgesehenen Verfahren festlegt.

(3) Die Übermittlung von Daten mit vierteljährlicher Periodizität erfolgt innerhalb von fünf Monaten und von Daten mit jährlicher Periodizität innerhalb von 8 Monaten nach

[1] ABl. Nr. L 151 vom 15.6.1990, S. 1

Ablauf des Beobachtungszeitraums. Die erste Datenübermittlung bezieht sich auf das erste Quartal des Jahres 1995.

Artikel 8

Berichte

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln sämtliche Informationen über das Erhebungsverfahren. Weiterhin übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Angaben über alle wesentlichen Änderungen der angewandten Erhebungsverfahren.

(2) Die Kommission unterbreitet dem Rat nach drei Jahren der Datenerhebung einen Bericht über die bei den Arbeiten zur Durchführung dieser Richtlinie gewonnenen Erfahrungen.

Artikel 9

Verbreitung der Daten

Die Kommission verbreitet mit der gleichen Periodizität, die für die Übermittlung der Daten gilt, entsprechende statistische Ergebnisse.

Artikel 10

Übergangszeit

(1) Statistische Warenangaben (gemäß den Definitionen in Anhang III und Anhang IX "Datensatz B1") werden nach einer Übergangszeit erhoben, die beendet ist, wenn technische Entwicklungen die Übermittlung dieser Angaben ermöglicht haben.

Das Ende der Übergangszeit wird von der Kommission nach dem in Artikel 13 vorgesehenen Verfahren festgelegt.

(2) Während der Übergangszeit kann die Kommission nach dem in Artikel 13 vorgesehenen Verfahren Ausnahmeregelungen von dieser Richtlinie gewähren, wenn nationale statistische Systeme für die Codierung von Gütern im Seeverkehr angepaßt werden müssen.

Artikel 11

Finanzbeitrag

(1) Die Mitgliedstaaten erhalten während der ersten drei Jahre, in denen die in dieser Richtlinie vorgesehene Datenerhebung durchgeführt wird, einen Finanzbeitrag, mit dem sich die Gemeinschaft an den Kosten der betreffenden Arbeiten beteiligt.

(2) Der Gesamtbetrag der jährlich für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel wird im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens festgesetzt.

(3) Die Haushaltsbehörde legt die in den einzelnen Jahren jeweils zur Verfügung stehenden Mittel fest.

Artikel 12

Ausschuß

Die Bestimmungen zur Durchführung dieser Richtlinie, einschließlich der Maßnahmen zur Anpassung an die wirtschaftliche und technische Entwicklung, die insbesondere:

- die Anpassung der Erhebungsmerkmale (Artikel 3) und des Inhaltes der Anhänge zu dieser Richtlinie;
- eine codierte und nach Ländern und Küstengebieten untergliederte Hafenliste, die von der Kommission regelmäßig aktualisiert wird (Artikel 4);
- die Genauigkeitsanforderungen (Artikel 5);
- die Datensatzbeschreibung und die Codes für die Übermittlung der Ergebnisse an die Kommission (Artikel 7);
- das Ende der Übergangszeit (Artikel 10)

betreffen, werden von der Kommission nach Anhörung des durch den Beschluß des Rates 89/382/EWG, Euratom[1] eingesetzten Ausschusses für das Statistische Programm nach dem in Artikel 13 vorgesehenen Verfahren erlassen.

Artikel 13

Verfahren

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls durch Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahmen des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahmen berücksichtigt hat.

Artikel 14

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. Januar 1995 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Bei Erlaß dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Sie regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 15

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Artikel 16

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

---

[1] ABl. Nr. L 181 vom 28.6.1989, S. 47

ANHANG I

VARIABLEN UND DEFINITIONEN

STATISTISCHE VARIABLEN

(a) Angaben über Ladung und Passagiere:

- Bruttogewicht der Güter in Tonnen;
- Art der Ladung unter Bezugnahme auf die Systematik in Anhang II;
- Warenbeschreibung der Güter unter Bezugnahme auf die Systematik in Anhang III;
- Meldehafen;
- Richtung des Verkehrs, eingehend oder ausgehend;
- bei Gütereingang: Einladehafen (d. h. der Hafen, in dem die Ladung auf das Schiff geladen wurde, in dem sie im Meldehafen angekommen ist), wobei innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums der jeweilige Hafen gemäß der Hafenliste und außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums das Küstengebiet gemäß Anhang IV anzugeben ist;
- bei Güterausgang: Ausladehafen (d. h. der Hafen, in dem die Ladung von dem Schiff, in dem sie den Meldehafen verlassen hat, abgeladen wird), wobei innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums der jeweilige Hafen gemäß der Hafenliste und außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums das Küstengebiet gemäß Anhang IV anzugeben ist;
- Nationalität des Seetransportunternehmers unter Bezugnahme auf die Geonomenklatur in Anhang V;
- Anzahl der Passagiere, die eine Reise beginnen oder beenden.

Für Güter in Containern oder RoRo-Einheiten sind folgende Merkmale zusätzlich zu erfassen:

- Anzahl der beladenen Container;
- Anzahl der leeren Container;
- Anzahl der beladenen RoRo-Einheiten;
- Anzahl der leeren RoRo-Einheiten.

(b) Angaben über die Schiffe:

- Anzahl der Schiffe
- Deadweight der Schiffe;
- Nationalität der Flagge unter Bezugnahme auf die Systematik in Anhang VI;
- Schiffstyp unter Bezugnahme auf die Systematik in Anhang VII;
- Schiffsgröße unter Bezugnahme auf die Systematik in Anhang VIII.

DEFINITIONEN

(a) Container: Transportgefäß, das:

1. von dauerhafter Beschaffenheit und daher stabil genug ist, um mehrfach verwendet werden zu können;
2. so konstruiert ist, daß der Gütertransport mit einem oder mehreren Verkehrszweigen ohne Umladen möglich ist;
3. mit Einrichtungen versehen ist, die seine rationelle Handhabung, insbesondere beim Umladen von einem Verkehrszweig in einen anderen, ermöglichen;
4. so konstruiert ist, daß es be- und entladen werden kann;
5. mindestens 20 Fuß lang ist.

(b) RoRo-Einheit: mit Rädern versehene Gütertransporteinheit, wie ein Lastkraftwagen oder ein Anhänger, die auf ein Schiff gefahren oder gezogen werden kann. In dieser Definition sind Anhänger enthalten, die auf Schiffen und im Hafenbereich eingesetzt werden. Die Klassifizierung sollte entsprechend der ECE-Empfehlung Nr. 19 "Codes for modes of transport" erfolgen.

(c) Containerladung: Güter in Containern und Container, die mit Hilfe von Kranen auf die Schiffe, welche sie auf dem Seeweg befördern, verladen und aus ihnen entladen werden.

(d) RoRo-Ladung: Güter auf RoRo-Einheiten, unabhängig davon, ob sie in Container geladen sind oder nicht, und RoRo-Einheiten, die auf die Schiffe, welche sie auf dem Seeweg befördern, gefahren und von ihnen herunter gefahren werden.

(e) Bruttogewicht der Güter: Gewicht der beförderten Güter, einschließlich Verpackung, aber ohne Eigengewicht des Containers oder der RoRo-Einheit.

(f) Seetransportunternehmer: Person, die für den Transport der auf dem Schiff beförderten Güter bzw. Passagiere verantwortlich ist. Bei einer Beförderungsleistung für Dritte ist der Seetransportunternehmer die Person, an die die Frachtgebühren für den Transport der auf dem Schiff beförderten Güter bzw. Passagiere gezahlt werden. Wird das Schiff für den Gütertransport für eigene Rechnung einer Person verwendet, ist diese Person der Seetransportunternehmer, unabhängig davon, ob sie ihr eigenes oder ein gechartertes Schiff verwendet.

(g) Nationalität des Seetransportunternehmers: das Land, in dem die Geschäftstätigkeit des Seetransportunternehmers tatsächlich ihren Mittelpunkt hat.

ANHANG II
SYSTEMATIK DER LADUNGSARTEN

KATEGORIE[1]	CODE	BESCHREIBUNG	Gewicht	Anzahl
Flüssiggut	**10**	**Flüssige Güter (keine Ladeeinheit)**	**x**	
	11	Verflüssigtes Gas	x	
	12	Rohöl	x	
	13	Erdölerzeugnisse	x	
	19	Sonstige flüssige Güter	x	
Schüttgut	**20**	**Schüttgüter (keine Ladeeinheit)**	**x**	
	21	Erze	x	
	22	Kohle	x	
	23	Landwirtschaftliche Erzeugnisse (z. B. Getreide, Soja, Tapioka)	x	
	29	Sonstige Schüttgüter	x	
Container	**30**	**Großcontainer**	**x**	**x**
	31	20-Fuß-Ladeeinheiten	x	x
	32	40-Fuß-Ladeeinheiten	x	x
	33	Ladeeinheiten > 20 Fuß und < 40 Fuß	x	x
	34	Ladeeinheiten > 40 Fuß	x	x
Roll-on/Roll-off (selbstfahrend)	**50**	**Mobile, selbstfahrende Einheiten**	**x**	**x**
	51	Straßengüterfahrzeuge mit Anhängern	x[3]	x
	52	Pkw mit Anhängern und Wohnwagen		x[2]
	53	Omnibusse		x[2]
	54	Import-/Export-Kraftfahrzeuge	x	x[2]
	55	Passagiere		x[2]
	56	Lebende Tiere, "aus eigener Kraft"	x	x[2]
Roll-on/ Roll-off (nicht selbstfahrend)	**60**	**Sonstige mobile Einheiten**	**x**	**x**
	61	Straßengüterverkehrs-Anhänger und -Sattelanhänger ohne Zugmaschine	x[3]	x
	62	Wohnwagen und sonstige Straßen-, landwirtschaftliche und Industrieanhänger ohne Zugmaschine	x	x[2]
	63	Eisenbahngüterwagen, Anhänger für die Güterbeförderung auf See, Lash-Leichter	x[3]	x
Sonstiges Stückgut (einschl. kleiner Container)	**90**	**Sonstige Ladung a.n.g.**	**x**	
	91	Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	x	
	92	Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie	x	
	99	Sonstige Stückgüter	x	

(1) Diese Kategorien stehen in Einklang mit der ECE-Empfehlung Nr.21.

(2) Nur Gesamtzahl der Einheiten

(3) Bei der angegebenen Menge handelt es sich um das Bruttogewicht der Güter einschl. Verpackung, jedoch ausschließlich des Gewichts der Container oder RoRo-Einheiten.

ANHANG III

GÜTERSYSTEMATIK

Die verwendete Gütersystematik wird so lange der NSTR/R entsprechen, bis die Kommission sie in Absprache mit den Mitgliedstaaten durch eine andere ersetzt.

GÜTERGRUPPEN

Gütergruppen	NSTR/R[1]-Kapitel	NSTR/R[1]-Gruppen	Bezeichnung
1	0	01	Getreide
2		02,03	Kartoffeln, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse, frische Früchte
3		00, 06	Lebende Tiere, Zuckerrüben
4		05	Holz und Kork
5		04,09	Spinnstoffe und Textilabfälle, andere pflanzliche, tierische und verwandte Rohstoffe
6	1	11,12,13, 14,16,17	Nahrungs- und Futtermittel
7		18	Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette
8	2	21,22,23	Feste mineralische Brennstoffe
9	3	31	Rohöl
10		32,33,34	Mineralölerzeugnisse
11	4	41,46	Eisenerze, Schrott und Hochofenstaub
12		45	NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Metallprodukte
14	6	64, 69	Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe
15		61, 62, 63, 65	Verarbeitete und nicht verarbeitete Mineralien
16	7	71, 72	Natürliche und chemische Düngemittel
17	8	83	Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie, Teere
18		81, 82,89	Chemische Erzeugnisse ohne Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie und Teere
19		84	Zellstoff, Altpapier
20	9	91, 92, 93	Fahrzeuge, Maschinen, Apparate, montiert oder nicht montiert, sowie Einzelteile
21		94	Metallwaren einschl. EBM-Waren
22		95	Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse
23		96, 97	Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren
24		99	Besondere Transportgüter

(1) Veröffentlichung des Statistischen Amtes der Europäischen Gemeinschaften, Ausgabe 1968

ANHANG IV

KÜSTENGEBIETE

Zu verwenden ist die GEONOMENKLATUR in ihrer für 1993 gültigen Fassung gemäß der

VERORDNUNG (EWG) Nr. 208/93 DER KOMMISSION
vom 1. Februar 1993

über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten (*),

wobei jedoch die Codes 017 und 018 für Belgien bzw. Luxemburg verwendet werden, sofern diese beiden Länder getrennt aufgeführt werden.

Der Code umfaßt vier Stellen und setzt sich zusammen aus dem dreistelligen Code der oben genannten Nomenklatur gefolgt von einer Null (z.B. Code 0030 für die Niederlande), außer bei Ländern, die in zwei oder mehr Küstengebiete untergliedert sind. Diese Küstengebiete sind durch eine vierte Stelle gekennzeichnet, die keine Null ist (sondern eine Ziffer zwischen 1 und 7), wie in der folgenden Liste dargestellt:

KG-CODE	KÜSTENGEBIET
0011	ATLANTIK-/NORDSEEKÜSTE FRANKREICHS
0012	MITTELMEERKÜSTE FRANKREICHS
0041	NORDSEEKÜSTE DEUTSCHLANDS
0042	OSTSEEKÜSTE DEUTSCHLANDS
0043	DEUTSCHER RHEIN
0051	ITALIEN
0052	SAN MARINO
0061	VEREINIGTES KÖNIGREICH
0062	INSEL MAN
0063	KANALINSELN
0111	ATLANTIKKÜSTE SPANIENS (NÖRDLICH VON PORTUGAL)
0112	MITTELMEER- UND ATLANTIKKÜSTE SPANIENS (SÜDLICH VON PORTUGAL)
0521	SCHWARZMEERKÜSTE DER TÜRKEI
0522	MITTELMEERKÜSTE DER TÜRKEI
0751	SCHWARZMEERKÜSTE RUSSLANDS
0752	OSTSEEKÜSTE RUSSLANDS
0753	RUSSISCHES ASIEN
2041	MITTELMEERKÜSTE MAROKKOS
2042	WESTAFRIKANISCHE KÜSTE MAROKKOS

6241	MITTELMEERKÜSTE ISRAELS
6242	ROTMEERKÜSTE ISRAELS
6321	ROTMEERKÜSTE SAUDI-ARABIENS
6322	GOLFKÜSTE SAUDI-ARABIENS
4001	NORDATLANTIKKÜSTE DER VEREINIGTEN STAATEN
4002	SÜDATLANTIKKÜSTE DER VEREINIGTEN STAATEN
4003	GOLFKÜSTE DER VEREINIGTEN STAATEN
4004	SÜDPAZIFIKKÜSTE DER VEREINIGTEN STAATEN
4005	NORDPAZIFIKKÜSTE DER VEREINIGTEN STAATEN
4006	GROßE SEEN DER VEREINIGTEN STAATEN
4007	PUERTO RICO
4041	ATLANTIKKÜSTE KANADAS
4042	GROßE SEEN KANADAS, OBERER ST.LORENZ-STROM
4043	WESTKÜSTE KANADAS
4801	NORDKÜSTE KOLUMBIENS
4802	WESTKÜSTE KOLUMBIENS
	Zusätzliche Codes
9991	OFFSHORE-ANLAGEN
9992	VERKLAPPLUNGSVERKEHR UND AGGREGATE

(*) ABl. Nr. L 25 vom 2.2.1993, S.11.

ANHANG V

NATIONALITÄT DES SEETRANSPORTUNTERNEHMERS

Zu verwenden ist die GEONOMENKLATUR in ihrer für 1993 gültigen Fassung gemäß der

VERORDNUNG (EWG) Nr. 208/93 DER KOMMISSION
vom 1. Februar 1993

über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten (*),

wobei jedoch die Codes 017 und 018 für Belgien bzw. Luxemburg verwendet werden, sofern diese beiden Länder getrennt aufgeführt werden.

(*) ABl. Nr. L 25 vom 2.2.1993, S.11.

ANHANG VI

NATIONALITÄT DER FLAGGE

Zu verwenden ist die GEONOMENKLATUR in ihrer für 1993 gültigen Fassung gemäß der

VERORDNUNG (EWG) Nr. 208/93 DER KOMMISSION
vom 1. Februar 1993

über das Länderverzeichnis für die Statistik des Außenhandels der Gemeinschaft und des Handels zwischen ihren Mitgliedstaaten(*),

wobei jedoch die Codes 017 und 018 für Belgien bzw. Luxemburg verwendet werden, sofern diese beiden Länder getrennt aufgeführt werden.

Der Code umfaßt vier Stellen und setzt sich zusammen aus dem dreistelligen Code der obengenannten Nomenklatur, dem eine Null hinzugefügt wird (z. B. Code 0010 für Frankreich). Dies gilt nicht für Länder mit zwei Flaggen.

Die für einige Länder verwendeten zwei Flaggen werden wie folgt codiert:

0061	VEREINIGTES KÖNIGREICH
0062	INSEL MAN
0063	KANALINSELN
0101	PORTUGAL
0103	PORTUGAL (SEE)
0111	SPANIEN
0112	SPANIEN (REBECA)
4001	USA
4002	PUERTO RICO
4611	BRITISCHE JUNGFERNINSELN
4612	MONTSERRAT
8141	NEUSEELÄNDISCH-OZEANIEN
8142	COOKINSELN
8901	ÜBRIGE POLARGEBIETE
8902	FRANZÖSISCHE ANTARKTISGEBIETE

(*) ABl. Nr. L 25 vom 2.2.1993, S.11.

ANHANG VII
Systematik der Schiffstypen
(ICST-COM)

	Schiffstyp	Zugehörige Schiffskategorien
01.	Tankschiff	Öltankschiff Chemikalientankschiff Tankleichter Flüssiggastankschiff Sonstiges Tankschiff
02.	Schüttgutfrachtschiff	Schüttgut-/Öltankschiff Schüttgutfrachtschiff
03.	Spezialfrachtschiff	Leichterträgerschiff Chemikalienfrachtschiff Kernmaterialtransportschiff Viehtransportschiff Fahrzeugtransportschiff Sonstiges Spezialfrachtschiff
04.	Containerschiff	Vollcontainerschiff
05.	RoRo-Schiff	RoRo-Fahrgastschiff RoRo-Containerschiff Sonstiges RoRo-Frachtschiff
06.	Stückgutfrachtschiff	Kühlschiff Container-/Fahrgastschiff Stückgutfrachtschiff/Fahrgastschiff Eindeckschiff Mehrdeckschiff Trockenfrachtleichter/-schute
07.	Fahrgastschiff	Kreuzfahrtschiff Sonstiges reines Fahrgastschiff
08.	Fischereifahrzeug(*)	Fischfangschiff(*) Fischverarbeitungsschiff
09.	Offshore-Fahrzeug	Bohrschiff(*) Offshore-Arbeits-/Versorgungsschiff
10.	Sonstige(*)	Schlepper/Schubschiff(*) Baggerschiff(*) Forschungs-/Vermessungsschiff(*) Sonstiges Schiff a.n.g.(*)

(*) Sind nicht von dieser Richtlinie betroffen.

ANHANG VIII

Schiffsgrößenklassen (Tragfähigkeit in DWT)

Diese Systematik gilt nur für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mindestens 100.

KLASSE	UNTERER GRENZWERT Tragfähigkeit in DWT	OBERER GRENZWERT Tragfähigkeit in DWT
01	–	bis 499
02	500	999
03	1 000	1 999
04	2 000	2 999
05	3 000	3 999
06	4 000	4 999
07	5 000	5 999
08	6 000	6 999
09	7 000	7 999
10	8 000	8 999
11	9 000	9 999
12	10 000	19 999
13	20 000	29 999
14	30 000	39 999
15	40 000	49 999
16	50 000	79 999
17	80 000	99 999
18	100 000	149 999
19	150 000	199 999
20	200 000	249 999
21	250 000	299 999
22	300 000 und mehr	–

Hinweis:

Fallen auch Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 100 unter diese Richtlinie, so sind sie der Größenklasse mit dem Code "99" zuzuordnen.

ANHANG IX

STRUKTUR DER STATISTISCHEN DATENSÄTZE

Mit den in diesem Anhang dargestellten Datensätzen wird die Periodizität der benötigten gemeinschaftlichen Seeverkehrsdaten angegeben. Jeder Datensatz definiert eine Kreuzklassifikation, für die Angaben von guter Qualität benötigt werden, mit einer begrenzten Zahl von Dimensionen auf unterschiedlichen Systematikebenen. Alle anderen Dimensionen werden aggregiert.

Angaben nach Waren (Datensatz B1) werden nach einer Übergangszeit übermittelt, wenn die technische Entwicklung die Codierung von Güterbezeichnungen ermöglicht hat (vgl. Artikel 10).

Zusammengefaßte und aufgeschlüsselte Statistiken

- Bei den sowohl für die Waren als auch für die Fahrgäste ausgewählten Häfen sind folgende Datensätze zu übermitteln: A1, A2, B1, C1, D1, E1 und F1.
- Bei den für die Waren, aber nicht für die Fahrgäste ausgewählten Häfen sind folgende Datensätze zu übermitteln: A1, A2, A3, B1, C1, E1 und F1.
- Bei den für die Fahrgäste, aber nicht für die Waren ausgewählten Häfen sind folgende Datensätze zu übermitteln: A1, D1, und F1.
- Bei den nicht ausgewählten Häfen ist folgender Datensatz zu übermitteln: A3.

Datensatz A1 Seeverkehr nach ausgewählten europäischen Häfen, Ladungsart und Relation
Periodizität: vierteljährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	A1
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1995)
	Bezugsquartal	1stellig	(1,2,3,4)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Ausgewählte EWR-Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
	Einlade-/Ausladehafen	5 alphanumerische Zeichen	EWR-Häfen der Hafenliste
	Relation	4stelliger Code	Küstengebiete, Anhang IV
	Ladungsart	1stelliger Code	Ladungsarten, Anhang II (Kategorien 1,2,3,5,6,9)
Angabe: Bruttogewicht der Güter in Tonnen			

Datensatz A2 Seeverkehr ohne Ladeeinheiten nach ausgewählten europäischen Häfen, Ladungsart und Relation
Periodizität: vierteljährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	A2
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1995)
	Bezugsquartal	1stellig	(1,2,3,4)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Ausgewählte EWR-Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
	Einlade-/Ausladehafen	5 alphanumerische Zeichen	EWR-Häfen der Hafenliste
	Relation	4stelliger Code	Küstengebiete, Anhang IV
	Ladungsart	2stelliger Code	Ladungsarten (nur Ladung ohne Ladeeinheiten), Anhang II (Unterkategorien 11, 12, 13, 19, 21, 22, 23, 29, 91, 92, 99)
Angabe: Bruttogewicht der Güter in Tonnen			

Datensatz A3 Erforderliche Daten für Häfen, für die keine detaillierten Statistiken zu erstellen sind (vgl. Artikel 4 Absatz 3)
Periodizität: jährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	A3
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1995)
	Bezugsquartal	1stellig	(0)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Sämtliche Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
Angaben:	Bruttogewicht der Güter in Tonnen Anzahl der Passagiere		

Datensatz B1 Seeverkehr nach ausgewählten europäischen Häfen, Ladungsart, Waren und Relation
Periodizität: jährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	B1
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1995)
	Bezugsquartal	1stellig	(0)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Ausgewählte EWR-Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
	Einlade-/Ausladehafen	5 alphanumerische Zeichen	EWR-Häfen der Hafenliste
	Relation	4stelliger Code	Küstengebiete, Anhang IV
	Ladungsart	1stelliger Code	Ladungsarten, Anhang II (Kategorien 1,2,3,5,6,9)
	Ware	2stelliger Code	Gütersystematik, Anhang III
Angabe: Bruttogewicht der Güter in Tonnen			

Datensatz C1 Seeverkehr mit Ladeeinheiten nach ausgewählten europäischen Häfen, Ladungsart, Relation und Angabe, ob beladen oder unbeladen
Periodizität: vierteljährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	C1
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1995)
	Bezugsquartal	1stellig	(1,2,3,4)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Ausgewählte EWR-Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
	Einlade-/Ausladehafen	5 alphanumerische Zeichen	EWR-Häfen der Hafenliste
	Relation	4stelliger Code	Küstengebiete, Anhang IV
	Ladungsart	2stelliger Code	Ladungsarten (nur Container, RoRo), Anhang II (Unterkategorien 31,32,33,34,51,52,54,56,61,62,63)
Angaben:	Bruttogewicht der Güter in Tonnen (Ladungsart: Unterkategorien 31,32,33,34,51,54,56,61,62,63) Anzahl der Einheiten (Ladungsart: Unterkategorien 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63) Anzahl der beladenen Einheiten (Ladungsart: Unterkategorien 31,32,33,34,51,61,63) Anzahl der leeren Einheiten (Ladungsart: Unterkategorien 31,32,33,34,51,61,63)		

Datensatz D1 Fahrgastverkehr nach ausgewählten europäischen Häfen und Relation
Periodizität: vierteljährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	D1
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1995)
	Bezugsquartal	1stellig	(1,2,3,4)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Ausgewählte EWR-Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
	Einlade-/Ausladehafen	5 alphanumerische Zeichen	EWR-Häfen der Hafenliste
	Relation	4stelliger Code	Küstengebiete, Anhang IV
	Nationalität des Transportunternehmers	3stelliger Code	Geonomenklatur, Anhang V
	Nationalität der Flagge	4stelliger Code	Nationalität der Flagge, Anhang VI
Angabe: Anzahl der Passagiere			

Datensatz E1 Seeverkehr nach ausgewählten europäischen Häfen, Ladungsart, Relation, Nationalität des Transportunternehmers und Nationalität der Flagge
Periodizität: jährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	E1
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1995)
	Bezugsquartal	1stellig	(0)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Ausgewählte EWR-Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
	Einlade-/Ausladehafen	5 alphanumerische Zeichen	EWR-Häfen der Hafenliste
	Relation	4stelliger Code	Küstengebiete, Anhang IV
	Ladungsart	1stelliger Code	Ladungsarten, Anhang II (Kategorien 1,2,3,5,6,9)
	Nationalität des Transportunternehmers	3stelliger Code	Geonomenklatur, Anhang V
	Nationalität der Flagge	4stelliger Code	Nationalität der Flagge, Anhang VI
Angabe: Bruttogewicht der Güter in Tonnen			

Datensatz F1 Europäischer Hafen-Schiffsverkehr nach Typ und Größenklasse der Schiffe, in die Güter geladen und aus denen Güter gelöscht werden
Periodizität: vierteljährlich

	Bezeichnung	Darstellungsform	Systematik
Dimensionen	Datensatz	2stellig	F1
	Bezugsjahr	4stellig	(z. B. 1994)
	Bezugsquartal	1stellig	(1,2,3,4)
	Meldehafen	5 alphanumerische Zeichen	Ausgewählte EWR-Häfen der Hafenliste
	Richtung	1stellig	Eingehend, ausgehend (1,2)
	Schiffstyp	1stelliger Code	Schiffstypen, Anhang VII
	Schiffsgröße	2stelliger Code	Deadweight-Größenklassen, Anhang VIII
Angaben:	Anzahl der Schiffe Deadweight der Schiffe in Tonnen		

Finanzbogen

TEIL 1: FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

1 BEZEICHNUNG DER MAßNAHME

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs

2 HAUSHALTSLINIEN

Kapitel B5-600

in Millionen ECU

Bewilligte Mittel 1994		**Mittelanforderungen 1995**		**Abweichung in %**	
Verpflich-tungen	Zahlungen	Verpflich-tungen	Zahlungen	Verpflich-tungen	Zahlungen
1	2	3	4	5=3/1	6=4/2
-	-	0,800	0,733	-	-

3 RECHTSGRUNDLAGE

- Artikel 213 des Vertrages;
- Mitteilung der Kommission ("Weißbuch") vom 2. Dezember 1992 mit dem Titel "Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik - Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität";
- Entscheidung 93/464/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über das Rahmenprogramm für prioritäre Maßnahmen im Bereich der statistischen Information 1993-1997 (ABl. Nr. L 219 vom 28.8.1993);
- Beschluß 89/382/EWG, Euratom des Rates vom 19. Juni 1989 zur Einsetzung eines Ausschusses für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften (ABl. Nr. L 181 vom 28. Juni 1989).

4 BESCHREIBUNG DER MAßNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Das Ziel dieser Richtlinie des Rates ist es, den Verantwortlichen in den Institutionen und den nationalen Regierungen die **harmonisierten statistischen** Informationen zur Verfügung zu stellen, die für die Planung, Verfolgung, Überwachung und Bewertung der gemeinsamen Seeverkehrspolitik erforderlich sind. Diese Daten sind im Rahmen der Vollendung des Binnenmarktes auch für die Akteure des sozialen und wirtschaftlichen Lebens in der Gemeinschaft bestimmt. Sie können ferner zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft beitragen. Schließlich sind sie ein wesentlicher Bestandteil der Informationen, die Forschungsinstitute und Hochschulen benötigen.

4.2 Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

Mehrjährige Maßnahme (laufende Erhebung statistischer Daten)

5 EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 ~~Obligatorische~~/nichtobligatorische Ausgaben (~~OA~~/NOA)

5.2 Getrennte/~~nichtgetrennte Mittel~~ (GM/~~NGM~~)

5.3 Betroffene Einnahmen

Der Verkauf der statistischen Ergebnisse (Datenbanken, Veröffentlichungen) wird ihre Produktionskosten teilweise abdecken.

6 ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Der für diese Maßnahme, die ein wesentlicher Teil des statistischen Programms ist, benötigte Anteil an Haushaltsmitteln macht mit einer Größenordnung von 1-5 % nur einen kleinen Teil der tatsächliche Erhebungskosten aus. Die statistischen Tätigkeiten im allgemeinen und die Durchführung der Datenerhebung im besonderen erfolgen weitgehend gemäß dem Subsidiaritätsprinzip. Die Sach- und Verwaltungsausgaben werden fast ausschließlich von den nationalen Verwaltungen getragen. Trotzdem ist diese Ausgabe von wesentlicher Bedeutung für die Ingangsetzung der Normung der erhobenen Daten, für ihre Aufbereitung und für ihre Verbreitung in sämtlichen Zielgruppen dieser Maßnahme.

An den Ausgaben beteiligen sich mithin sowohl der öffentliche Sektor (Haushalte der nationalen statistischen Dienst) als auch der private Sektor (Einnahmen aus dem Verkauf der statistischen Produkte).

7 FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme (Angabe der Kosten je Einheit)

Soweit bestehende Erhebungssysteme erweitert oder neue Erhebungssysteme entwickelt werden müssen, berechnet sich der Beitrag aus dem Gemeinschaftshaushalt anhand folgender Annahmen (Beträge in Millionen ECU zum konstanten Wert von 1993):

- Zuschuß in Höhe von 50 % zu den Anfangsinvestitionen;

- Zuschuß in Höhe von 6,66 % zu den Sachkosten, jedoch lediglich während der ersten drei Jahre der Projektdauer.

- OPERATIONELLE MITTEL B5-600: **2400** (IN MILLIONEN ECU ZUM KONSTANTEN WERT VON 1993)

  Dies entspricht den Zuschüssen an die staatlichen statistischen Ämter der Mitgliedstaaten.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Die Gesamtausgaben in Höhe von 2400 Millionen ECU *zum konstanten Wert von 1993* ist im Bereich der Politik der Vollendung des Binnenmarktes anzusiedeln und gehört zu Kapitel B5-600 des Haushaltes.

Diese Ausgaben entsprechen den Ausgaben der staatlichen statistischen Ämter der Mitgliedstaaten, die diese für die Planung und Durchführung der erforderlichen Änderungen an ihren Erhebungs- und Auswertungssystemen für die Seeverkehrsstatistik vornehmen müssen (Untersuchung der erforderlichen Änderungen an den bestehenden Erhebungssystemen, Schreiben der benötigten neuen DV-Programme, durch die Richtlinie verursachte zusätzliche Erhebungskosten und DV-Sachkosten - dabei ist der Anteil der einzelnen Kostenelemente je nach Mitgliedstaat unterschiedlich hoch).

7.3 Indikativer Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

7.3.1

	1995	1996	1997	1998	**1999 und folgende**	**Summe**
Verpflichtungsermächtigungen	800	720	540	340	/	2400
Zahlungsermächtigungen						
1995	733					733
1996	67	607				674
1997		113	427			540
1998			113	340		453
1999 und folgende						
Summe	800	720	540	340	/	2400

8 VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN

– Die statistischen Informationen gelten als objektives Instrument zur Bewertung der Maßnahmenprogramme der Gemeinschaft und tragen so zur Konsolidierung des Instrumentariums für die Betrugsbekämpfung bei.

– Vor der Auszahlung prüfen die Dienststellen der Kommission die gelieferten Informationen, und zwar gemäß den vertraglichen Verpflichtungen und den allgemeinen Grundsätzen der Verwaltung und der wirtschaftlichen Haushaltsführung. Betrugsbekämpfungsmaßnahmen (Überwachung, Vorlage von Berichten usw) sind in allen Vereinbarungen oder Verträgen zwischen der Kommission und den Zahlungsempfängern enthalten.

9 ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

– Die unter Ziffer 4.1 aufgeführten Einzelziele stehen mit den Bestimmungen über die Verwirklichung des Binnenmarktes im Vertrag über die Einheitliche Europäische Akte und im Vertrag über die Europäische Union in Verbindung. Es geht darum, den Verantwortlichen in den Institutionen und den nationalen Regierungen die **harmonisierten statistischen** Informationen zur Verfügung zu stellen, die für die Planung, Verfolgung, Überwachung und Bewertung der gemeinsamen Seeverkehrspolitik erforderlich sind. Diese Daten sind im Rahmen der Vollendung des Binnenmarktes auch für die Akteure des sozialen und wirtschaftlichen Lebens in der Gemeinschaft bestimmt. Sie können ferner zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft beitragen. Schließlich sind sie ein wesentlicher Bestandteil der Informationen, die Forschungsinstitute und Hochschulen benötigen.

– Zielgruppe: Kommission; Mitgliedstaaten; die Akteure des sozialen und wirtschaftlichen Lebens; Forschungsinstitute und Hochschulen.

9.2 Begründung der Maßnahme

Diese Maßnahme verfolgt folgende Ziele:

- den Institutionen der Gemeinschaft quantitative Kriterien zu liefern für die Planung, Verfolgung und Bewertung aller Maßnahmenprogramme gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Haushaltsordnung: **"sie leistet damit einen Beitrag zu einer effizienteren und gezielteren Verwendung des Gemeinschaftshaushaltes";**

- den nationalen Verwaltungen vergleichbare Statistiken über die Gesamtheit der Mitgliedstaaten zu liefern, um die Entwicklung der politischen Programme der Gemeinschaft zu bewerten und zu überwachen;

- den Akteuren des politischen, wirtschaftlichen und sozialen Lebens der Gemeinschaft das Zahlenmaterial zu liefern, das sie benötigen, um in ihren jeweiligen Tätigkeitsgebieten Entscheidungen zu treffen und zu bewerten: Die Maßnahme ist damit ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Informationsmarktes;

- der Wissenschaft die erforderlichen Informationen verfügbar zu machen, die sie benötigt, um die Analyse und Erforschung des sozialen und wirtschaftlichen Lebens in der Gemeinschaft voranzutreiben.

- Notwendigkeit des Einsatzes von Haushaltsmitteln der Gemeinschaft.

Die Finanzierung dieser Maßnahme wird im wesentlichen von denjenigen Mitgliedstaaten getragen, die bereits über Datenerhebungssysteme für den Seeverkehr verfügen. Allerdings sind diese Systeme in einigen Mitgliedstaaten unvollständig (oder sogar unzureichend), und vor allem sind die gewonnenen Ergebnisse der einzelnen Mitgliedstaaten nicht harmonisiert.

Der Einsatz von Haushaltsmitteln soll eine Beschleunigung der in den einzelnen Ländern erforderlichen Änderungen ermöglichen.

– Wahl der Interventionsmodalitäten

• Vorteile gegenüber Alternativmaßnahmen

Trüge die Kommission die Finanzierung des Programms allein, würde mit sehr hohen Kosten ein gewiß weniger zuverlässiges Ergebnis erzielt werden. Überdies widerspräche eine solche Vorgehensweise dem Subsidiaritätsprinzip.

• Analyse ähnlicher gemeinschaftlicher oder nationaler Maßnahmen

Ähnliche Maßnahmen wurden bereits für die Statistik des Binnengüterverkehrs (Eisenbahn, Straße, Binnenschiffahrt) durchgeführt. Sie bewirkten die regelmäßige - wenn auch langsame - Fortsetzung der Harmonisierung der in den einzelnen Mitgliedstaaten verwendeten Methodiken.

• Erwartete Neben- oder Multiplikatoreffekte

– Die Ergebnisse der Maßnahmen leisten einen Beitrag zur Verbesserung der statistischen Information, die im Rahmen der Arbeiten hinsichtlich der Verkehrspolitik und der Konvergenz im Binnenmarkt genutzt werden.

– Die Erhebung der statistischen Informationen erfolgt unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips; die Erhebungen werden in den einzelnen Mitgliedstaaten von den nationalen statistischen Systemen durchgeführt. Das statistische Programm der Gemeinschaft wird zum wesentlichen Bestandteil der nationalen statistischen Programme und trägt so zur Schaffung eines europäischen statistischen Raums bei.

• Multiplikatoreffekte

– Mitnahmeeffekt auf dem Weg zu einem europäischen statistischen Raum, d. h. zu einer besseren Integration der nationalen statistischen Systeme auf Gemeinschaftsebene.

– Wichtigste Unsicherheitsfaktoren, die die Ergebnisse der Maßnahmen beeinträchtigen können.

- Schwierigkeiten können auftreten, wenn es bestimmten Mitgliedstaaten - oder der Kommission - nicht gelingt, die Mittel bereitzustellen, die für eine erfolgreiche Durchführung der Maßnahme erforderlich sind.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Da die Maßnahme Bestandteil des statistischen Programms der Gemeinschaft ist, erfolgt ein entsprechendes Follow-up.

Anhand einer "Überwachungstafel" wird die Durchführung des statistischen Programms laufend verfolgt. Sie legt für jedes Projekt die operationellen Vorgaben und die erforderlichen Ressourcen fest, und zwar auf der Grundlage des Prinzips Planung-Durchführung. Zu Beginn jedes Jahres fertigt Eurostat einen Bericht über den Fortschritt des Programms im zurückliegenden Jahr an. Dieser Bericht besteht aus drei Teilen:

- der erste stellt für jeden Politikbereich zusammenfassend die im Laufe des Jahres erreichten wesentlichen Ziele dar;

- der zweite beschreibt für jedes Projekt die festgelegte Vorgabe und die erzielten Ergebnisse;

- der dritte Teil enthält für das vorangegangene Jahr statistische Angaben über Einsatz von Personal und von Haushaltsmitteln sowie von DV-Ressourcen und denen der Verwaltung.

Darüber hinaus ist vorgesehen, daß die Kommission am Ende des dritten Jahres nach Inkrafttreten der Richtlinie dem Parlament, dem Rat und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß Bericht über die Erfahrung mit ihrer Anwendung erstattet (d. h. 1998, falls die erste Datenerhebung 1995 stattfindet).

9.4 Übereinstimmung mit der Finanzplanung

- Ist die Maßnahme in der Finanzplanung der GD für die betreffenden Jahre berücksichtigt?

  Ja

10 Verwaltungsausgaben (Teil A des Haushaltsplans)

10.1 Erfordert die Maßnahme eine Erhöhung des Personalbestands der Kommission? Wenn ja, um wieviel?

JA, mit jährlicher Steigerung, gemäß folgender Aufschlüsselung:

	Beamte Neue Stellen
1995	2
1996	2
1997	2
1998	2
1999 und folgende	2
Insgesamt	10

Die für die Durchführung der Maßnahme erforderlichen Stellen werden entweder im Rahmen der von der Kommission auf der Grundlage zukünftiger Haushaltspläne bewilligter Mittel und vorbehaltlich der Entscheidungen der Haushaltsbehörde über neue Stellen eigens beantragt, oder sie können durch eine interne Umschichtung bereitgestellt werden.

10.2 Geben Sie bitte die durch die Maßnahme entstehenden Verwaltungs- und Personalausgaben an. Erläutern Sie die Berechnungsweise.

Indikatoren: 1994: jährliche Kosten der Stellen (Schätzung)

Berechnungsgrundlage: durchschnittliche Kosten einer Stelle der Besoldungsgruppe B2:

91 095 ECU, davon: 72 968 ECU Personalausgaben
18 127 ECU Sachausgaben

Bediensteter:	Beamte	
	Titel A1	Titel A2
Ausgaben:	Personal	Sachausgaben
1995(1)	109 452	27 191
1996	145 936	36 254
1997	145 936	36 254
1998	145 936	36 254
1999	145 936	36 254
Insgesamt	693 191	172 207

Kostenangaben in konstanten ECU auf der Basis von 1994

(1) Der erste Beamte (Laufbahngruppe A) wird voraussichtlich mit Beginn des Jahres 1995 zum Einsatz kommen, der zweite Beamte (Laufbahngruppe B) erst gegen Mitte des Jahres.

FOLGENABSCHÄTZUNG
DIE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KMU

TITEL DES VORSCHLAGS
Vorschlag für eine Richtlinie über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs.

BEZUGSNUMMER DES DOKUMENTS

DER VORSCHLAG

1 Warum sind in diesem Bereich unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips gemeinschaftliche Vorschriften erforderlich, und worin besteht ihr wesentlicher Zweck?

Der Zweck der vorgeschlagenen Maßnahme ist die Gewinnung **harmonisierter** statistischer Informationen auf dem Gebiet des Güter- und Personenseeverkehrs, die für die Verfolgung, Überwachung und Bewertung der gemeinschaftlichen Seeverkehrspolitik benötigt werden, auf einer Grundlage, die einen Vergleich mit den über andere Verkehrszweige verfügbaren Daten ermöglicht. Die in den Mitgliedstaaten verfügbaren statistischen Informationen sind gegenwärtig unvollständig; soweit überhaupt Informationen vorhanden sind, ist wegen der unterschiedlichen einzelstaatlichen Praktiken oft kein Ländervergleich möglich.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE INDUSTRIE

2 Wer sind die von diesem Vorschlag Betroffenen?

– **betroffene Wirtschaftszweige**
Die betroffenen Unternehmen gehören im wesentlichen zur Klasse 61.10 (See- und Küstenschiffahrt) der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in den Europäischen Gemeinschaften NACE (Rev. 1). Es kommt noch eine kleine Zahl von Unternehmen aus anderen Wirtschaftszweigen hinzu, die Seeverkehr auf eigene Rechnung betreiben, sowie Unternehmen der Klasse 63.40 (Spedition, sonstige Verkehrsvermittlung), wenn sie als Vertreter der betroffenen Unternehmen tätig werden oder für die Rechnung von Unternehmen aus Drittländern, deren Schiffe Häfen der Gemeinschaft anlaufen, um Güter zu laden oder zu löschen oder Fahrgäste ein- oder auszuschiffen.

Schließlich sind auch Unternehmen der Klasse 63.22 (sonstige Hilfs- und Nebentätigkeiten für die Schiffahrt) betroffen, da einige Mitgliedstaaten bei der Datenerhebung die Hilfe der Seehäfen in Anspruch nehmen.

– **Größe der Unternehmen (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)**
Grundsätzlich sind Unternehmen aller Größenklassen betroffen. Allerdings sind mittelbare Vorkehrungen vorgesehen, um die Belastung kleiner und mittlerer Unternehmen durch statistische Meldungen in Grenzen zu halten.
So ist den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt worden, sehr kleine Schiffe, (die in der Regel kleinen oder mittleren Unternehmen gehören) aus dem Geltungsbereich der Richtlinie auszuschließen. Ferner ist vorgesehen, bei den kleinsten Häfen nur sehr allgemeine statistische Daten zu erheben – Häfen, die keine Handelshäfen sind, fallen ohnehin nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie.

– **Sind diese Unternehmen in bestimmten Gebieten der Gemeinschaft angesiedelt?**
Außer Luxemburg sind alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft betroffen.

3 **Welche Verpflichtungen ergeben sich aus dem Vorschlag für die Unternehmen?**
Die Unternehmen, die Schiffe besitzen oder betreiben, die die Häfen der Gemeinschaft anlaufen, um dort Güter einzuladen oder zu löschen oder Fahrgäste ein- oder auszuschiffen, müssen die in der Richtlinie vorgesehenen Angaben entweder selbst oder über ihren Vertreter im jeweiligen Hafen melden.

Dies bedeutet, daß die Unternehmen neben den bereits jetzt an die Mitgliedstaaten gelieferten Angaben zusätzliche Angaben melden müssen. Ferner werden sich die Konzepte und vor allem die Systematiken ändern, die für die Meldungen verwendet werden.

4 **Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind zu erwarten?**

– **auf die Beschäftigungssituation:**

– **auf Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen:**

– **auf die Wettbewerbsfähigkeit:**

Eine mittelbare Auswirkung ist eine mögliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit aufgrund besserer Kenntnis des Marktes.

5 **Enthält der Vorschlag Maßnahmen, mit denen die besondere Situation der KMU berücksichtigt wird (verringerte oder abweichende Anforderungen usw)?**
Ja, mittelbar (vergleiche Ziffer 2).

Da die Möglichkeit besteht, die Bewegungen sehr kleiner Schiffe (mit einer Bruttorraumzahl von weniger als 100) nicht zu erfassen, wird mit Sicherheit keine Belastung für sehr kleine Unternehmen eintreten.

Ferner werden über die Bewegungen in sehr kleinen Handelshäfen (Häfen, die keine Handelshäfen sind, werden ohnehin nicht berücksichtigt) nur sehr grobe Statistiken erstellt. Aufgrund dessen wird die Belastung für die kleinen und mittleren Unternehmen allenfalls geringfügig sein, da diese vielfach ausschließlich im Nahverkehr zwischen solchen kleinen Häfen tätig sind.

KONSULTIERUNG

6 **Liste der Organisationen, die wegen des Vorschlags konsultiert wurden; Darstellung ihrer wesentlichen Standpunkte**

Die aufeinanderfolgenden Fassungen des Richtlinienentwurfs sind in drei Sitzungen (7-8.10.1992, 9-10.12.1992, 20-22.01.1993) einer Ad-hoc-Task-Force erörtert worden, deren Einsetzung in der Sitzung des Koordinierungsausschusses für die Verkehrsstatistik am 9-10.03.1992 beschlossen wurde. Der in diesen Sitzungen erarbeitete Entwurf wurde anschließend in den Sitzungen des Koordinierungsausschusses für die Verkehrsstatistik am 9-10.03.1993 und am 12-13.05.1993 erörtert. Die letzte Sitzung der Task-Force fand am 26-27.05.1993 statt.

Der Vertreter der "EWG-Reederverbände" (ECSA) sowie der Vorsitzende der Unterarbeitsgruppe der statistischen Sachverständigen der Gemeinschafts-Arbeitsgruppe "Seehäfen" waren zu allen Sitzungen eingeladen und haben an einigen teilgenommen. Sie haben das Vorhaben insgesamt unterstützt, über dessen Inhalt sie vom Beginn der Arbeiten an konsultiert worden sind.

So hatten in der Phase der Anhörung der Benutzer über ihren Bedarf an Statistiken im Jahr 1990 die EWG-Reederverbände (ECSA, vormals CAACE) und der "European Shippers Council" (ESC) ihren Bedarf an Verkehrsstatistiken dargelegt. Er umfaßt Statistiken, die die gesamte Transportkette des internationalen Handels und innerhalb dieser vor allem den Seeverkehr umfassen.

Die Gemeinschafts-Arbeitsgruppe "Seehäfen“ hat ihrerseits ihren Bedarf an Seeverkehrsstatistiken in mehreren Sitzungen seit 1990, an denen Eurostat teilgenommen hat, festgelegt. Der Bedarf der Häfen ist, auch hinsichtlich der Gliederungstiefe der zu erhebenden Angaben, als wesentlicher Bestandteil bei der Festlegung des Inhalts dieser Richtlinie einbezogen worden.

Damit erfüllt die Richtlinie im wesentlichen die Anforderungen, die an die Seeverkehrsstatistik gestellt wurden.

BEIBLATT FÜR DIE EFTA-LÄNDER DES EWR

Titel des Vorschlags
Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs

Auswirkungen auf die EFTA-Länder des EWR

Die EFTA-Länder des EWR sind von dem Richtlinienentwurf betroffen und zu seiner Erörterung hinzugezogen worden.

Einige von ihnen haben auch an den Sitzungen der Task-Force teilgenommen, in denen der Entwurf erörtert wurde.

Die Sitzungen des Koordinierungsausschusses für die Verkehrsstatistik im März 1992 sowie im März und im Mai 1993 waren gemeinsame Sitzungen der EG und der EFTA.

Finanzbogen

Der diesem Dokument beigefügte Finanzbogen betrifft nur die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und behandelt daher nicht die Finanzbeiträge, die für die EFTA-Länder im EWR bestimmt sind.

ISSN 0254-1467

KOM(94) 275 endg.

DOKUMENTE

DE **07 17**

Katalognummer : CB-CO-94-292-DE-C

ISBN 92-77-71261-9

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg